

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 2 giugno 2017



SPLIT PAYMENT

Italia Oggi	02/06/17	P. 26	Il committente attesta lo split payment	Fabrizio G. Poggiani	1
--------------------	----------	-------	---	----------------------	---

SUPERAMMORTAMENTO

Sole 24 Ore	02/06/17	P. 31	Software in rete con superbonus	Riccardo Giorgetti, Dennis Pini	2
--------------------	----------	-------	---------------------------------	------------------------------------	---

ANAC

Italia Oggi	02/06/17	P. 36	Anac torna a controllare le stazioni appaltanti		3
--------------------	----------	-------	---	--	---

ILVA

Sole 24 Ore	02/06/17	P. 7	Ilva, lunedì arriva il decreto	Matteo Meneghello	4
--------------------	----------	------	--------------------------------	-------------------	---

INDUSTRIA 4.0

Sole 24 Ore	02/06/17	P. 31	Emilia Romagna, fondi per studi 4.0		6
--------------------	----------	-------	-------------------------------------	--	---

INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	02/06/17	P. 2	Infrastrutture al ralenti dopo il codice Contratto Anas bloccato, lavori fermi	Alessandro Arona, Mauro Salemo	7
--------------------	----------	------	--	-----------------------------------	---

Sole 24 Ore	02/06/17	P. 15	Una cura di ferro per il sistema dei trasporti	Marco Morino	8
--------------------	----------	-------	--	--------------	---

I LIBERI PROFESSIONISTI ANCORA ASSOGGETTATI AL REGIME

Il committente attesta lo split payment

Rilascio di una dichiarazione da parte del cessionario e/o del committente che attesti l'assoggettamento alla disciplina della scissione dei pagamenti, più nota come «split payment». Liberi professionisti che operano con la pubblica amministrazione ancora assoggettati al complesso regime, a partire dal prossimo 1° luglio.

Questo è ciò che emerge dalla lettura del dl 50/2017 (la manovra correttiva) approvata dalla Camera e ora all'esame del Senato.

Si ricorda che la legge di Stabilità 2015 (legge 190/2014) ha introdotto il nuovo art. 17-ter nel dpr 633/1972, disponendo che, a partire dal 2015, in presenza di cessioni di beni o di prestazioni di servizi, effettuate nei confronti di enti pubblici, il prestatore e/o cedente emette la propria fattura con la detta annotazione e con modalità ordinarie e addebito dell'Iva; detto tributo, però, non viene incassato dal fornitore ma versato all'erario direttamente dall'ente pubblico, con esclusione (previgente comma 2) delle prestazioni soggette a ritenuta (liberi professionisti).

La manovra correttiva, in attesa della conversione, ha previsto che, per le fatture emesse dal prossimo 1° luglio 2017, l'ambito di applicazione del meccanismo della scissione dei pagamenti dell'Iva («split payment»)

Le modifiche allo split payment

Attestazione	I cessionari e committenti della p.a. devono rilasciare una dichiarazione che attesti la loro riconducibilità ai soggetti che applicano la disciplina di cui all'art. 17-ter, del dpr 633/1972
Esclusione	Restano esclusi gli enti pubblici gestori di demanio collettivo per cessioni e prestazioni afferenti alla gestione dei diritti collettivi di uso civico

è esteso anche alle operazioni effettuate nei confronti di altri soggetti che, a legislazione vigente, pagano l'imposta ai loro fornitori secondo le regole generali.

In sintesi, l'estensione riguarda tutte le amministrazioni, gli enti e i soggetti inclusi nel conto consolidato della Pubblica amministrazione, le società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, di diritto o di fatto, le società controllate di diritto direttamente dagli enti pubblici territoriali, le società quotate inserite nell'indice Ftse Mib della Borsa italiana.

La stessa manovra, con decorrenza dal 24 aprile scorso, ha modificato il regime, intervenendo sulle norme indicate, di cui all'art. 17-ter del decreto Iva, disponendo l'abrogazione del comma 2 (che esentava le prestazioni soggette a ritenuta), con la conseguente applicazione anche ai compensi dei lavoratori autonomi (liberi professionisti), a partire dal 1° luglio prossimo (art. 1, comma 4, dl 50/2017).

In particolare, il fornitore non deve

computare nella liquidazione di periodo l'Iva a debito indicata in fattura, deve registrare nel registro «Iva vendite» le operazioni effettuate e la relativa Iva non incassata dai fornitori e deve annotare, in modo distinto, la fattura emessa in

regime di «split payment», indicando l'aliquota applicata e l'ammontare dell'imposta; detta imposta, peraltro, non confluisce nella liquidazione periodica.

Con gli emendamenti approvati si è cercato di correggere la disciplina, innanzitutto ponendo a carico del cessionario e/o del committente l'obbligo di rilasciare un documento che attesti la riconducibilità ai soggetti cui si applica la disciplina in commento (Pubblica amministrazione e società collegate), con la conseguenza che, in presenza di tale attestazione, il cedente e/o il prestatore è obbligato a eseguire l'operazione ai sensi del citato art. 17-ter del decreto Iva.

Era attesa l'esclusione della disciplina in capo ai professionisti ma l'unica deroga introdotta concerne l'esclusione dall'applicazione per gli enti pubblici gestori del demanio collettivo, limitatamente alle cessioni di beni e alle prestazioni di servizi riferibili alla gestione dei diritti collettivi di uso civico.

Fabrizio G. Poggiani

© Riproduzione riservata



Agenzia delle Entrate. Doppia interconnessione per ottenere l'ammortamento maggiorato del 40%

Software in rete con superbonus

Il beneficio è legato alla fruizione dell'iperammortamento del 150%

Riccardo Giorgetti
Dennis Pini

— Doppia interconnessione per poter fruire del **superammortamento** per i beni immateriali. È questa la conclusione che pare desumersi dalla lettura delle istruzioni fornite dall'agenzia delle Entrate con la circolare 4/E/2017 relativa alla nuova agevolazione **dell'iperammortamento**.

Il quadro normativo

La legge di Stabilità 2017, accanto alla proroga del superammortamento e all'introduzione dell'iperammortamento, ha inserito anche la maggiorazione del 40% sugli investimenti in beni immateriali indicati nell'allegato B della provvedimento.

Si tratta, per esempio, di software, sistemi, piattaforme e applicazioni per la progettazione e coordinamento dei sistemi di produzione e l'integrazione delle attività di servizio a quest'ultima (logistica, manutenzione, controllo). In pratica, sono software destinati a consentire lo scambio di informazioni (interconnessione) tra le varie funzioni aziendali (per esempio progettazione, produzione, logistica, amministrazione, vendita).

Questi beni immateriali possono usufruire del superammortamento solo a condizione che l'impresa benefici contemporaneamente dell'iperammortamento su altri investimenti.

Sul punto, il documento di prassi ha specificato che il bene immateriale non deve necessariamente riguardare il bene materiale iperammortizzabile essendo sufficiente la condizione che l'impresa usufruisca della nuova agevolazione.

Tuttavia, come per l'iperammortamento, esistono anche per i software diversi momenti rilevanti al fine di comprendere se e a partire da quale momento il bene, oltre a essere agevolabile, può fruire della maggiorazione del 40 per cento. Momenti che inevitabilmente si intrecciano con quelli previsti per i

beni "iper" data la relazione esistente tra le due agevolazioni.

La verifica

Per comprendere se il software (compreso nell'allegato B della legge di Stabilità) è agevolabile occorre verificare il momento di effettuazione dell'investimento.

Come per i beni con la maggiorazione del 150%, l'investimento deve essere effettuato (anche tramite l'acquisizione della licenza d'uso) nel periodo 1° gennaio -31 dicembre 2017 ovvero entro il 30 giugno 2018 se entro fine 2017 è stato firmato l'ordine di acquisto dal venditore e pagato un acconto almeno del 20 per cento. Inoltre, in considerazione del fatto che per ottenere questa agevolazione occorre che vi sia anche quella dell'iperammortamento, l'impresa entro il medesimo periodo dovrà avere effettuato investimenti agevolabili al 150 per cento. La verifica della spettanza di entrambi i benefici quindi si effettua in base al principio di competenza fiscale previsto dall'articolo 109, commi 1 e 2 del Tuir.

La fruizione concreta della maggiorazione del 40% degli ammortamenti, specifica la circolare 4/E/2017, è invece subordinata alla realizzazione di tre condizioni:

- all'effettuazione dell'investimento;
- all'interconnessione del software;
- alla fruizione dell'iperammortamento per uno dei beni dell'allegato A.

Il compimento della seconda condizione (interconnessione) nella generalità coincide con il momento in cui il software viene posto in funzione in quanto si tratta di beni che hanno come obiettivo proprio l'interconnessione dei vari sistemi aziendali.

Di particolare importanza è, invece, la comprensione della terza condizione, ossia, la fruizione dell'iperammortamento

in quanto, dalla lettura della circolare, sembra desumersi che se per ottenere il beneficio sul software è necessario che si sia acquisito un bene materiale agevolabile al 150% in base alle regole disposte per il «momento di effettuazione dell'investimento», per iniziare la deduzione della maggiorazione del 40% è necessaria non solo l'interconnessione del software, ma anche quella del bene materiale in quanto è solo da questo momento che il contribuente può fruire dell'iperammortamento.

In pratica, in base alle istruzioni della circolare, per l'agevolazione sembrerebbe che occorrono due interconnessioni. Queste possono coincidere se l'investimento nel software è legato al bene iperammortizzabile, ovvero essere distinte in caso contrario.

L'intreccio delle date

Pertanto, se le tre condizioni si realizzano tutte nel medesimo periodo d'imposta (2017) avremo che sia l'ammortamento ordinario sul bene materiale e immateriale sia le maggiorazioni del 150% e del 40% partiranno insieme. Viceversa, nel caso in cui nel 2017 vi siano solo l'acquisto, l'interconnessione del software e la messa in funzione del bene materiale (senza però interconnessione), avremo per entrambi l'inizio del piano d'ammortamento ordinario e la possibilità di maggiorare il bene materiale con il super ammortamento. Solo dal periodo in cui si realizza anche l'interconnessione del bene materiale al sistema aziendale potrà partire l'iperammortamento del cespite e la maggiorazione del 40% per i software.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Interconnessione

- L'interconnessione è la capacità del bene di scambiare informazioni con sistemi interni (ad esempio, sistema gestionale, sistemi di pianificazione, sistemi di progettazione e sviluppo del prodotto) e/o esterni (per esempio: clienti, fornitori, partner nella progettazione e sviluppo collaborativo, altri siti di produzione, supply chain eccetera) per mezzo di un collegamento basato su specifiche documentate, disponibili pubblicamente e internazionalmente riconosciute.



Restituiti all'Authority i suoi poteri con la manovra di governo

Anac torna a controllare le stazioni appaltanti

Ripristinato il potere di controllo dell'Anac sugli atti illegittimi delle stazioni appaltanti; a un parere motivato potrà seguire l'eventuale impugnativa al Tar dell'atto dell'amministrazione. Lo prevede l'articolo 52-ter del decreto-legge 50/2017 (la cosiddetta manovra correttiva approvata alla camera) che mette fine al polverone determinatosi subito dopo il consiglio dei ministri del 19 aprile che approvò il decreto correttivo del codice dei contratti pubblici: il testo portato in riunione non prevedeva infatti, la soppressione dei poteri di raccomandazione vincolanti dell'Anac, mentre quello uscito dal consiglio dei ministri cancellava la norma (comma 2 dell'articolo 211 del decreto 50/2016).

Si trattava della disposizione che affidava all'Anticorruzione il potere sanzionatorio in caso di atti illegittimi emessi dalla stazione appaltante. In questi casi l'Anac, mediante atto di raccomandazione, avrebbe potuto invitare la stazione appaltante ad agire in autotutela e a rimuovere gli eventuali effetti degli atti illegittimi, entro un termine non superiore a sessanta giorni.

In caso di mancato adeguamento della stazione appaltante alla raccomandazione vincolante dell'Autorità la stazione appaltante sarebbe stata punita con la sanzione amministrativa pecuniaria (che incideva anche sul sistema di qualificazione delle stazioni appaltanti) variabile da 250 a 25 mila euro posta a carico del dirigente responsabile.

In realtà il Consiglio di stato aveva, già un anno fa, eccepito «significative criticità sul piano della compatibilità con il sistema delle autonomie, in quanto introduce un potere

di sospensione immediata e uno di annullamento mascherato che esorbitano dai meccanismi collaborativi ammessi dalla Consulta con la sentenza 14 febbraio 2013» e sotto il profilo della «ragionevolezza e presunzione di legittimità degli atti amministrativi». I giudici, un anno fa, avevano anche suggerito come rettificare la norma: «è da preferire allora una riformulazione in chiave di controllo collaborativo al fine di giustificare il potere dell'Anac, usando una locuzione coincidente con la qualificazione usata dalla Consulta con riguardo alla legittimazione processuale conferita dall'art. 21-bis cit. all'Autorità garante della concorrenza e del mercato».

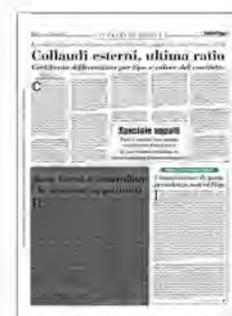
Seguendo questa linea, con il decreto-legge 50/2017 vengono inseriti tre commi nell'art. 211 del codice (1-bis, ter e quater) stabilendo che l'Anac «è legittimata ad agire in giudizio per l'impugnazione dei bandi, degli altri atti generali e dei provvedimenti relativi a contratti di rilevante impatto, emessi da qualsiasi stazione appaltante, qualora ritenga che essi violino le norme in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture».

In particolare l'Anac potrà emettere nei confronti della stazione appaltante, entro sessanta giorni dalla notizia di un provvedimento viziato dalla violazione del codice, un parere motivato nel quale verranno indicati specificamente i vizi di legittimità riscontrati.

Nel caso di inerzia da parte della stazione appaltante, l'Anac potrà presentare ricorso dinanzi al giudice amministrativo.

Sarà poi l'Authority a definire con proprio regolamento i provvedimenti sui quali esercitare il controllo.

© Riproduzione riservata



Crisi d'impresa / 1. L'aggiudicazione entro il 5 giugno necessaria per chiudere la procedura entro settembre

Ilva, lunedì arriva il decreto

Ieri a Taranto sciopero contro gli esuberi del piano Am Investco



Matteo Meneghelo
MILANO

Il confronto tra sindacato e ministero dello Sviluppo sul futuro di Ilva proseguirà solo dopo l'aggiudicazione degli asset, che è attesa entro lunedì prossimo. Queste le conclusioni del tavolo convocato ieri al Mise per discutere il piano industriale di Am Investco Italy, la cordata giudicata migliore dai commissari nella gara per la cessione del gruppo siderurgico. Ieri intanto i lavoratori dell'Ilva hanno scioperato per quattro ore a sostegno della trattativa (oltre 2mila persone coinvolte, con tassi di adesione tra il 50% e il 70% secondo il sindacato).

«Nel corso dell'incontro - si legge in una nota unitaria di Fim, Fiom e Uilm - abbiamo chiesto di potere proseguire in modo più dettagliato il confronto sui contenuti di merito prima di procedere all'aggiudicazione. Il Governo ha dichiarato, che nel rispetto della procedura il confronto può proseguire solo dopo l'aggiudicazione». Il sindacato, unitariamente, ha espresso criticità sul piano industriale, confermando la propria indisponibilità ad accettare licenziamenti: secondo le prime indicazioni, il piano di Am (la cordata è composta da ArcelorMittal e gruppo Marcegaglia, ai quali si unirà nei prossimi giorni Intesa Sanpaolo) punta a regime a una soglia occupazionale di circa 8.500 addetti, per un output di 9,5 milioni di tonnellate, di cui al massimo 8 prodotte nell'area a caldo tarantina.

Il dialogo con il sindacato non si interrompe, ma si prepara a entrare a pieno titolo nella procedura di cessione. Il ministro ha confermato per lunedì la data ultima per la firma del decreto di aggiu-

dicazione: da allora - assicurano i sindacati - si aprirà il confronto negoziale su tutti i punti del piano, e «l'esito della trattativa sarà vincolante per la validazione del conferimento».

Secondo il sindacato il confronto sarà «determinante per ridefinire gli aspetti inaccettabili fino ad ora emersi, a partire dagli esuberi paventati»; il tentativo dei rappresentanti sindacali è «arrivare a un accordo sindacale con l'obiettivo di modificare il piano industriale, al fine di preservare l'attuale l'occupazione del gruppo e dell'indotto, garantire la sostenibilità ambientale, incrementare investimenti e livelli produttivi». Per Maurizio Landini, segretario della Fiom,

LA GARA

Il ministero ha chiesto un parere all'Avvocatura dello Stato sulla possibilità di rilanci economici nell'asta per gli asset

«siamo ancora all'inizio della vicenda, questo piano non ci piace, avevamo chiesto di approfondirlo ulteriormente prima dell'aggiudicazione ma ci è stato detto che il Governo intende procedere all'inizio della settimana prossima. È una responsabilità che si assume: noi vogliamo cambiare il piano e non siamo disponibili ad accettare gli esuberi e una ri-

duzione della produttività».

«Quello che non ci piace - ha precisato Rocco Palombella, leader della Uilm - è che una parte dei lavoratori sono assorbiti nella nuova Ilva, una parte restano in capo alla vecchia società. Questo significa che questi ultimi diventano esuberi strutturali e non lo possiamo accettare».

Si ripartirà dal confronto con Am. Secondo quanto riferito al termine dell'incontro dal leader della Fim Cisl, Marco Bentivogli, il Mise avrebbe comunque avviato una verifica con l'avvocatura di Stato «per riaprire la gara solo sul prezzo». Il ministro Carlo Calenda, afferma Bentivogli avrebbe ribadito che «rilanci su tutti e tre i capitoli dell'offerta (piano industriale, ambientale e occupazionale) implicherebbero il rifacimento della gara. In serata, fonti vicine a Jsw (è il produttore indiano leader di AcciaItalia, la cordata superata da Am nella graduatoria dei commissari) hanno precisato a questo proposito che «per rifare il business plan basterebbe una settimana» e uguale tempistica richiederebbe un piano ambientale, per il quale «è sufficiente at-

tersi alle raccomandazioni emesse dal ministero dell'Ambiente lo scorso 19 gennaio».

Al momento resta la data del 5 giugno fissata per l'aggiudicazione ad Am Investco. Questa, secondo quanto riferiscono diverse fonti, è un termine necessario per permettere lo svolgersi di tutta la procedura che ha nel 30 settembre 2017 il termine ultimo per il via libera al nuovo piano ambientale (con l'emanazione di apposito decreto della presidenza del consiglio dei ministri). Una volta sancita l'aggiudicazione, Am avrà trenta giorni per fare richiesta della nuova Aia, e da lì in poi si dovrà attendere un massimo di altri sessanta giorni per pubblicare il decreto ambientale. Prima, tra luglio e agosto, è prevista una consultazione pubblica sul piano ambientale.

Ieri intanto, le somme della famiglia Riva oggetto di una contesa giudiziaria in corso da tempo sono rientrati in Italia e sono stati depositati presso il Fondo Unico di Giustizia. Si tratta di 1,1 miliardi sul totale di 1,3. Gli altri 200 milioni arriveranno entro quindici giorni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



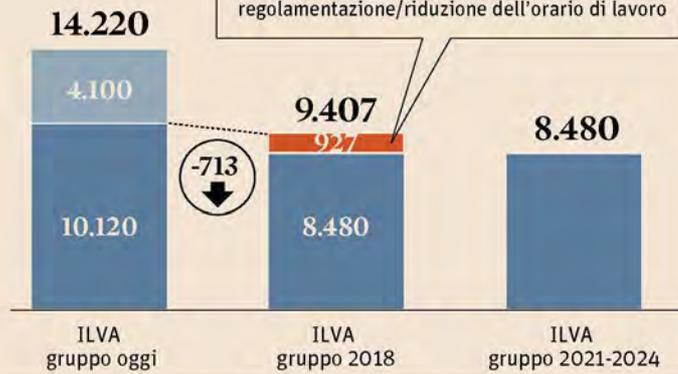


Proteste. Una manifestazione davanti all'Ilva di Taranto

L'organico dell'Ilva

Limitata riduzione dell'occupazione rispetto all'organico attuale con l'utilizzo degli strumenti di flessibilità

- A tempo indeterminato
- Accordo Cigs
- A tempo determinato



Fonte: Piano industriale AM Investco, management Ilva

SPAZIO PROFESSIONISTI

A CURA DI **Confprofessioni**

Emilia Romagna, fondi per studi 4.0

Il bando della Regione Emilia Romagna è finalizzato al supporto di soluzioni Ict per le attività delle libere professioni e all'implementazione di servizi e soluzioni avanzate in grado di incidere significativamente sull'organizzazione interna, sull'applicazione delle conoscenze, sulla gestione degli studi e sulla sicurezza informatica. I progetti oggetto di finanziamento dovranno: favorire lo sviluppo, la strutturazione e il riposizionamento delle attività libero professionali; facilitare

l'affiancamento ai processi di efficientamento della pubblica amministrazione; incentivare gli investimenti in nuove tecnologie; diffondere la cultura d'impresa; consolidare le realtà professionali.

www.confprofessioni.eu

Spazio professionisti è un appuntamento quindicinale in collaborazione con Confprofessioni, la Confederazione dei sindacati dei professionisti.

Obiettivo è contribuire a diffondere l'informazione sui bandi comunitari e regionali aperti ai professionisti

Dopo Bankitalia. Il primo Rapporto del Servizio studi della Camera, in collaborazione con Anac e Cresme, conferma il ritardo nel 2016 anche prendendo in esame per la prima volta le procedure negoziali

Infrastrutture al ralenti dopo il codice Contratto Anas bloccato, lavori fermi

Alessandro Arona
Mauro Salemo

Un altro anno da dimenticare per i lavori pubblici: nel 2016 il valore degli appalti messi sul mercato è sceso del 29% rispetto al 2015, dopo che negli anni della crisi, dal 2008 al 2015, gli investimenti in opere pubbliche sono crollati di oltre il 40% (stime Ance).

Nel frattempo il contratto di programma Anas, che oltre a dare autonomia finanziaria alla società strade e spianare la strada alla fusione con Fs deve sbloccare 6,6 miliardi congelati da un anno e mezzo, è ancora fermo in un braccio di ferro - in corso da mesi - tra Infrastrutture ed Economia.

Le risorse messe in campo dal governo per le infrastrutture sono molte: +23% secondo l'Ance nel 2017 (da 13,4 a 16,8 miliardi) e ancora di più a medio termine, con i 18,6 miliardi per le ferrovie sbloccati lo scorso anno, il piano Fsc Infrastrutture da 11,5 miliardi, i 10 miliardi infrastrutture-ambiente nei Patti per il Sud, i 7,1 miliardi assegnati con il Dpcm Investimenti nei giorni scorsi per il 2017-2019. Ma faticano anco-

ra a tradursi in spesa effettiva.

«Gli investimenti pubblici - ha ricordato la Relazione della Banca d'Italia - sono in calo per il settimo anno consecutivo, e l'incidenza sul Pil è appena superiore al 2%». «Devono tornare a crescere» ha sollecitato il governatore Ignazio Visco.

Ma torniamo ai dati. È disponibile da ieri il rapporto «Il mercato dei contratti pubblici», elaborato dal Servizio studi della Camera, con l'Anac e con il Cresme. La domanda si è ridotta nel 2016 del 14,3% nel numero (da 134.952 a 115.683 bandi e affidamenti) e dell'8,1% nel valore (da 121,3 a 111,4 miliardi di euro). Ma a preoccupare è soprattutto l'ennesimo forte calo nei lavori pubblici, -29,4% in valore, da 40,8 a 28,8 miliardi. Nei lavori si concentra infatti la gran parte degli investimenti pubblici. «L'andamento del mercato nel 2016 - scrive il rapporto Camera - sembra risentire dell'entrata in vigore del nuovo Codice appalti (dal 19 aprile 2016), di un rallentamento dell'attività delle stazioni appaltanti» a causa dell'incertezza normativa e della lunga fase dei decreti attuativi e correttivi. Analisi condivisa da Bankitalia nella relazione di mercoledì. Un altro dato è preoccupante: solo il 66% delle procedure di appalti di lavori avviate tra il 2012 e il 2016 è

stato ad oggi aggiudicato (dati al 3 marzo 2017). Un terzo dei bandi o inviti, cioè, non è ancora diventato un contratto, né dunque tantomeno un cantiere effettivo.

Caso emblematico quello dell'Anas. Stiamo parlando del contratto di programma previsto dalla legge di Stabilità 2016, che doveva dare autonomia finanziaria alla società. Tutto scritto nella legge 208/2015, che stanziava anche 6,6 miliardi per dare gambe al progetto. Il contratto deve essere siglato tra Mit e Anas e poi andare al Cipe ed è propedeutico alla fusione con Anas-Fs. È stato annunciato dal governo molte volte nell'ultimo anno, ma tutto è ancora fermo. L'Economia teme che l'operazione sarebbe bocciata dalla Ue e da mesi chiede modifiche. Al momento nessuna bozza di contratto è arrivata a Palazzo Chigi per il Cipe, il ministro Graziano Delrio punta al via libera al massimo nella seduta di luglio. Il piano Anas 2016-2020 legato al contratto vale 23 miliardi, di cui 3,4 di fondi esistenti, 6,6 dalla Stabilità 2016 (citati sopra), 6 dai Piani per il Sud. In tutto 12,6 miliardi "freschi" da sbloccare. «La vicenda del con-

tratto Anas è l'emblema dei problemi generati da una macchina burocratico-amministrativa incancrenita che, nonostante l'impegno del governo, impedisce di centrare qualunque obiettivo di ripresa», attacca il presidente dell'Ance Gabriele Buia. «Se non riusciamo a spendere miliardi che sono stanziati vuol dire che abbiamo un grave problema come sistema Paese - aggiunge Buia -. Nel 2016 abbiamo pagato lo choc del nuovo codice appalti. Gli investimenti dei Comuni sono ancora fermi. In questo quadro, non è tollerabile che un provvedimento come questo resti bloccato. O si rilanciano gli investimenti o il Paese non si riprende».

Dalla delibera Cipe servirebbero almeno altri 4-6 mesi per completare l'iter di approvazione. Ma nel frattempo, grazie a una norma inserita nella manovra, l'Anas potrebbe però almeno cominciare a usare da subito il 20% dei 6,6 miliardi stanziati a fine 2015.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I COSTRUTTORI

La denuncia Ance: risorse al termine, nel 1° quadrimestre ridotte del 60% le gare della società stradale. Buia: emblema di una Pa che non funziona

Le gare e le procedure negoziate

Bandi e inviti di importo a base di gara pari o superiori a 40 mila euro per tipo di procedura. Variazioni percentuali anno 2016 su 2015

Affidamento diretto		
Numero		-26,0
Importo		-13,3
Procedura aperta		
Numero		-25,1
Importo		-20,3
Procedura negoziata previa pubblicazione del bando		
Numero		22,2
Importo		-39,6
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando		
Numero		-9,8
Importo		-23,9
Procedura ristretta		
Numero		-9,3
Importo		35,6
Totale		
Numero		-14,3
Importo		-8,1

Fonte: elaborazione Cresme Europa Servizi su dati Anac (Autorità nazionale anticorruzione)



Infrastrutture
VERSO LA MOBILITÀ INTEGRATA

Miliardi. Il costo della gestione di base del treno merci sarà finanziato negli esercizi in parte dalla UIC. I lavori sulla linea entrano il 2016.

8,8

L'obiettivo. Trasferire entro il 2030 dalla strada alla ferrovia il 30% del traffico merci, per percorrenze oltre i 300 chilometri

Una cura di ferro per il sistema dei trasporti

Nel prossimo decennio il gruppo Fs prevede investimenti per circa 62 miliardi di euro

di **Marco Morino**

La chiamano la cura del ferro. Sono gli investimenti ferroviari, fortemente voluti dal governo e dal ministero delle Infrastrutture, per rendere più attraente e competitivo il trasporto ferroviario di passeggeri e merci e centrare l'obiettivo di trasferire dalla strada alla ferrovia entro il 2030 il 30% del traffico merci, per percorrenze oltre i 300 chilometri (così come indica il libro bianco dei trasporti dell'Unione europea). Il gruppo Fs Italiane, attraverso la controllata Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), la società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria, prevede investimenti per circa 62 miliardi tra il 2017 e il 2026, di cui 33 miliardi per la rete convenzionale, 24 miliardi per la rete ad Alta velocità e cinque miliardi in tecnologie. Una cura del ferro che somiglia a una cura da cavallo per le ferrovie italiane, per raggiungere nell'arco dei prossimi 10 anni una mobilità integrata e sistemica per persone e merci. Vediamo i principali progetti in campo, tra i 1.700 gestiti da Rfi.

Linee Av/Ac e Avr

Sull'Alta velocità la prossima frontiera è l'espansione della linea ad Alta velocità/Alta capacità (Av/Ac) verso Est, da Brescia in direzione Verona-Vicenza-Padova.

Prende poi il via l'Alta Velocità di Rete (Avr) che supera il concetto dell'Av/Ac così come è stato inteso nella costruzione della dorsale Salerno-Torino. Le nuove linee in costruzione, seguendo la logica dell'Avr, collegheranno capoluoghi già vicini geograficamente, con tempi di costruzione più brevi e con minori investimenti economici, garantendo allo stesso tempo collegamenti passeggeri e merci su ferro regolari e puntuali grazie all'installazione di tecnologie di ultima generazione. Fanno riferimento a questa nuova concezione: il potenziamento dell'attuale linea Venezia-Trieste; il Terzo valico dei Giovi per i collegamenti veloci da Genova verso Torino/Milano e agganciare la Liguria al corridoio internazionale Reno-Alpi; la linea Napoli-Bari; in Sicilia, la direttrice Palermo-Catania-Messina.

Per la Brescia-Verona, l'iter approvativo del progetto definitivo, secondo il meccanismo dei lotti costruttivi, è in attesa della delibera Cipe per avviare i lavori entro il 2017. È già stata raggiunta la congruità dei prezzi con il general contractor Cepav Due. L'investimento economico, inserito nell'ultimo aggiornamento del Contratto di programma Mit-Rfi 2012-2016, è pari a 3,8 miliardi, di cui 2,2 già finanziati, ma potrebbe essere oggetto di modifiche a seconda

delle soluzioni tecniche individuate. Il progetto per lo shunt di Montichiari, cioè la bretella a sud della città al servizio dell'aeroporto, potrebbe essere abbandonato a favore del quadruplicamento dell'attuale linea che attraversa la città (progetto appoggiato dalla Regione Lombardia): questa soluzione risulta migliore rispetto allo shunt perché le imprese ferroviarie ritengono Brescia strategica per i loro servizi.

In parallelo Rfi è al lavoro anche sulla Verona-Vicenza-Padova. L'iter autorizzativo per il primo lotto Verona-Bivio Vicenza è in fase avanzata. I lavori saranno avviati entro la fine del 2017 e saranno conclusi entro sette anni. Per quanto riguarda l'attraversamento di Vicenza, il Consiglio comunale di Vicenza ha deliberato di mantenere la stazione di viale Roma come soluzione di attraversamento leggero della città in superficie, dopo una consultazione popolare che ha visto l'82% votare per questa soluzione. Il costo dell'attraversamento di Vicenza è pari a 805 milioni di euro, di cui 150 già finanziati.

Il lotto Vicenza-Padova è interamente da finanziare e sarà oggetto di una project review.

Infine la linea Venezia-Trieste, un asset strategico per lo sviluppo dei corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico assicurando l'accesso all'Europa dall'Est e il collegamento del Friuli Venezia Giulia alla rete

DESTINAZIONE DELLE RISORSE

33 miliardi saranno destinati alla rete convenzionale, 24 alla rete ad Alta velocità, mentre 5 saranno quelli che verranno usati per le tecnologie

Av/Ac nazionale. A valle di un lungo confronto con il territorio si è convenuto di privilegiare interventi di potenziamento della linea esistente, rispetto alla realizzazione di una nuova linea di difficile inserimento nel contesto territoriale. Per velocizzare la tratta Venezia-Trieste è stato definito un programma di interventi di 1,8 miliardi, di cui 0,2 già finanziati.

La nuova linea Av Napoli-Bari ha un costo complessivo di circa 6,2 miliardi e rientra tra le opere inserite nella legge Sbocca Italia. La linea è inserita nel corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo. Sul versante pugliese, a giugno sarà attivato il tratto Cervaro-Bovino ed è in corso di aggiudicazione il lotto Bari Centrale-Bari Torre a Mare. Sul versante campano, tra fine 2017 e inizio 2018 saranno avviati i lavori della variante Napoli-Cancel-



lo e del lotto Cancellò-Frasso Telesino, per un investimento complessivo di oltre 1,4 miliardi, che include le fasi di progettazione. Martedì 6 giugno 2017, inoltre, è prevista l'apertura della prima fase della nuova stazione Av di Napoli Afragola che costituirà un importante hub ferroviario nazionale. L'investimento per l'apertura della prima fase è di circa 60 milioni.

In Sicilia il nuovo collegamento veloce Palermo-Catania-Messina ha un costo complessivo di circa nove miliardi ed è inserito nel corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Gli interventi prevedono raddoppi, velocizzazioni e installazione di nuove tecnologie. Saranno collegati anche i principali terminali del trasporto aereo e marittimo.

I nodi ferroviari urbani

Milano, Genova, Firenze, Roma e Palermo sono i nodi interessati dai principali interventi. L'investimento maggiore (1,6 miliardi) riguarda Firenze. Il progetto del nodo di Firenze è stato oggetto di vivaci confronti fra Regione Toscana, Comune di Firenze e FS Italiane. Il nuovo progetto ha confermato sia la realizzazione del tunnel sia la centralità della stazione di Firenze Santa Maria Novella, trasformando la futura stazione Foster, realizzata secondo il progetto originario, nel primo esempio in Italia di stazione della mobilità integrata.

Nella stazione situata nell'area ex Macelli, infatti, oltre ai servizi ferroviari garantiti dal passante ferroviario cittadino, saranno integrati i servizi della tramvia cittadina e la nuova autostazione degli autobus di Firen-

ze. L'autostazione servirà il trasporto regionale, extraurbano, urbano e turistico.

Nel nodo di Genova (620 milioni di investimenti) saranno eliminati i colli di bottiglia e separati i flussi di traffico passeggeri a lunga percorrenza e merci da quelli metropolitani-regionali, assicurando i collegamenti tra il porto di Genova e il Terzo valico.

I valichi transfrontalieri

Sul fronte valichi alpini i principali progetti riguardano la galleria di base del Brennero, la Tav Torino-Lione e gli interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale tra Italia e Svizzera lungo la linea del Gottardo (si veda l'articolo a fianco). Partiamo dal Brennero. I primi lavori di scavo della galleria di base sono iniziati nel 2008. L'opera sarà conclusa entro il 2026. Il costo è di 8,8 miliardi, finanziati in egual misura da Italia e Austria e cofinanziati in parte dalla Ue. Con il nuovo tunnel ferroviario del Brennero, la capacità di rete verrà incrementata di oltre il 50% e potranno essere separati i flussi di traffico merci da quelli passeggeri.

La Tav Torino-Lione è una linea ferroviaria per merci e passeggeri che si trova nel cuore del Corridoio mediterraneo, che collega la Penisola iberica fino all'Est europeo, passando in Italia per la direttrice Torino-Trieste. La parte fondamentale è la sezione transfrontaliera di 65 chilometri da Saint Jean de Maurienne a Susa/Bussoleno, costituita per 57,5 chilometri dal tunnel di base del Moncenisio che, 150 anni dopo l'inaugurazione del tunnel del Frejus, trasforma l'attuale linea di montagna in una linea di pianura. L'investimento economico complessivo è 8,6 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DAVID CAMPIONE - FERROVIE.IT



Investimenti. L'obiettivo del governo è promuovere il trasporto merci su rotaia

Il potenziamento della rete ferroviaria italiana

Investimenti previsti da Rfi nel periodo 2017-2026

Dati in mln di €

